

2008年,全球汽车业陷入深度困境。随着金融危机全面爆发,并不断向实体经济扩散,汽车市场急剧萎缩,美国汽车“三巨头”——通用、福特和克莱斯勒销量急剧下滑,流动资金也开始出现枯竭。为了避免汽车业成为下一个“雷曼”,美国政府“被迫”从7000亿美元金融救助资金中拨出174亿美元的紧急救援款,以解燃眉之急。

时近年关,德国经济第一支柱汽车产业却负面消息频传,或将加速进入新一轮的深度调整。

日本各大汽车巨头年初雄心勃勃的计划被始料未及的一场全球性金融危机打了个措手不及。近年来发展势头良好的日本汽车企业今年将被迫面对生产销售双双下降,利润大幅缩水的局面。

而相比美国政府对汽车业的“拯救行为”,中国政府出手明显快了很多,汽车救市已经箭在弦上,汽车业振兴规划有望于明年1月初开始正式实施。

“金融危机向汽车业的蔓延刚开始”

美国汽车业

底特律落入痛苦的深渊



美三大汽车巨头 CEO 在参议院银行委员会听证会上 资料图

说起来,2008年还是美国汽车业值得大庆特庆的年度。今年是通用汽车诞生100周年,在世界汽车百年历史上,通用一直稳坐头把交椅,创造了几乎无法撼动的“通用神话”。今年还是福特T型车诞生100周年,T型车的问世,拉开了家庭轿车大规模量产的序幕,也奠定了今日底特律“汽车之都”的辉煌。

但肆虐美国的金融海啸,却似乎在瞬间将“通用神话”击得粉碎,也将底特律拉下了痛苦的深渊。

汽车业深陷困境

在油价节节攀高的背景下,美国汽车业面对日系车在全球攻城略地、步步为营的犀利攻势,已经疲态尽显。美国汽车业就是在通用汽车公司2007年亏损额创纪录,以及福特汽车公司美国本土销量被丰田赶超的尴尬局面下进入2008年的。

随着金融危机全面爆发,并不断向实体经济扩散,美国个人消费出现下降,汽车市场急剧萎缩,汽车商融资渠道受阻,美国汽车“三巨头”——通用、福特和克莱斯勒销量急剧下滑,流动资金也开始出现枯竭。

在业绩不断下滑和股价连连走低的压力下,美国汽车企业被迫调整计划,希望通过减薪、裁员、关厂甚至甩卖资产等方式削减开支,筹措资金。但种种措施都无法改变汽车市场低迷,汽车企业亏损的趋势。通用今年前三季度亏损达到230亿美元;福特第一季度盈利1亿美元,第二、三季度共亏损116.8亿美元。

据美国行业研究机构——汽车数据公司公布的数据,今年11月份美国汽车销量同比锐减36.7%,降至74.7万辆,为自1982年10月份以来的最低水平。当月,通用、福特和克莱斯勒的销量同比分别下降41%、31%和47%。

积重难返教训深刻

通用首席执行官里克·瓦格纳在呼吁政府提供紧急贷款时辩解,美国汽车业的困境是经济环境恶化所致。但事实上,金融危机不过是压倒美国汽车业的最后一根稻草,它们目前的绝境更多出于内在原因。

首先,美国汽车企业开支庞大,企业文化“奢华”。最鲜明的例子就是,通用、福特、克

莱斯勒“三巨头”老总不久前去华盛顿请求援助时,一人一架私人专机,其场面之奢华,让美国舆论为之哗然。“三巨头”日常人员成本更为惊人。同样是汽车企业,丰田、本田等“外来户”在美国雇工每小时最多在40美元左右,但“三巨头”平均雇工成本则达到了70美元。

此外,“三巨头”作为百年老厂,都有大批退休工人,企业背负着沉重的退休金和医疗福利负担,每年支出至少数百亿美元。

其次,美国汽车企业战略调整滞后。在国会听证会上,克莱斯勒首席执行官阿尔·穆利坦坦,企业经营战略有问题,以前SUV好卖,企业就大量生产,超过了市场需求,最后又不得不折价出售,一方面损害了品牌声誉,另一方面也伤害了消费者。

美国车的一大特点,就是油耗高,动力强。但随着世界进入“高油价时代”,消费者的习惯迅速改变,而“三巨头”船大掉头难,即使意识到问题所在,要调整产品结构也非朝夕之功。

另外,美国车一直是多品牌经营。以通用为例,旗下汽车品牌多达8个,公司在销量不大的品牌上同样投入高成本的人力,从事研发、生产和营销。五花八门的品牌让通用顾此失彼。

政府救助折射体制局限

汽车业是美国中西部多个州的支柱产业,涉及从业人员约400万。汽车制造商破产并导致大量失业对美国来说,将是难以承受之重。更重要的是,汽车业是美国制造业的象征和荣耀,如果“三巨头”真的破产,将对市场信心造成沉重打击,并对美国整体经济带来巨大冲击。

为了避免汽车业成为下一个“雷曼”,美国政府“被迫”从7000亿美元金融救助资金中拨出174亿美元的紧急救援款,以解燃眉之急。汽车业也由此成为继金融业之后第二个得到美国政府救助的行业。但是,对于已经走上衰败道路的美国汽车业而言,政府“逆市场潮流而动”施以援手的做法已经引发很多争议。有观察人士认为,对于美国而言,如果不能由此建立规范,便存在“道德风险”,眼下的问题看似缓解,但新危机的种子又已埋下。

德国汽车业

车市寒冬或推动产业深度调整

时近年关,德国经济第一支柱汽车产业却负面消息频传,汽车销量屡破新低,行业巨头减产,零部件商破产时有发生……在金融危机诱发的车市寒冬面前,久已低迷的德国汽车产业或将加速进入新一轮的深度调整,这也为中德汽车企业扩展合作提供了新的机遇。

金融危机催生车市寒冬

从当前数据来看,德国汽车市场今明两年的销售状况不容乐观。德国汽车工业协会日前公布,今年前11个月德国市场汽车销售量仅为286万辆,比两德统一后最糟糕的2007年还要低1.5%。该机构预计,今年全年德国新车销量在300万辆左右,明年可能仅为290万辆。

在海外市场,德国汽车的销售也遭受重创。美国是德国汽车最大的海外市场,德国三大汽车制造商大众、宝马、戴姆勒11月份在美国市场销售分别下滑19%、27%、38%。德国汽车工业协会表示,德国汽车工业已陷入上世纪90年代初以来的最严重危机。该协会董事总经理库尼贝特·施密特在接受记者采访时表示,金融危机向汽车业的蔓延才刚刚开始,它的负面影响还将逐步显现。预计德国汽车销售恢复到当前水平,也许是两三年之后的事情。”

面对销量萎缩、订单减少的窘境,最近几个月以来,德国汽车巨头毫无例外地采取了停、减产措施。

自10月底开始,宝马位于德国的几个主要工厂轮流

停产。大众总部沃尔夫斯堡的核心工厂也在12月18日到明年1月11日关闭3周。而戴姆勒也表示,其主要工厂从12月11日到明年1月12日全线停产1个月。此外德国豪华跑车生产商保时捷也决定从12月22日到明年1月9日全线停产。

同时,汽车企业减产措施的影响正在向上游产业蔓延。本月初,德国著名刹车片厂商泰明顿公司旗下4家子公司向所在地行政法院提交了进入破产程序的申请。虽然泰明顿公司不至于整体沦陷,但是眼下的情形显然相当不乐观。这是否意味着零配件厂商将掀起新一轮破产风潮,业内还在密切关注。

产业面临深度调整

实际上,包括整车商和零配件商在内的德国汽车产业今天的困境绝不单单是由于当前的金融危机所致。产能过剩、市场饱和,豪华车市场趋于萎缩,零部件商供应链脆弱等因素,使得德国汽车产业的深度调整势在必行。

首先,国内汽车市场几近饱和,企业产能过剩。德国约有8000万人口,而汽车保有量达到4000万辆,成年人购车已经饱和,每年300多辆的新车销售主要来自汽车更新。即使经济景气条件下,也难以奢望国内汽车销量出现大幅增长。未来,全球主要的汽车销售必然来自亚洲、东欧等新兴经济体,德国整个汽车产业的发展战略也必须因此而调整。

其次,在国际市场上,德国车一向以大批量豪华见长,其

竞争劣势已经日益显现。在近年来油价飙升的过程中,德系宝马、奔驰等豪华汽车的销售状况已远不及其他低排量车。这种以豪华车型为主的生产结构也必须进行调整。

第三,德国是全世界最主要的汽车零配件供应地,而在当前市场危机的情况下,汽车零部件厂商显得相当脆弱。一般一部整车有75%的零部件都是直接由零部件商供应,而许多零配件都是某个车型专用的,比如通用雪佛兰车型的ABS系统就不能应用在大众高尔夫车上,供应商很难在两家厂商之间迅速转换。

德国博世、大陆、舍弗勒等汽车零配件巨头及成百上千家中小企业,同时为德国和全球客户提供零部件。在当前全球汽车产业面临大洗牌之际,德国汽车零部件厂商的深度调整在所难免。

目前,保时捷收购大众争夺权正激烈上演,保时捷誓言明年将增持大众股份至75%;同时,德国汽车零部件商舍弗勒同样也上演“蛇吞象”,目前持有大陆集团普通股已达到90%。而最让业内人士期待的是,两大豪华车巨头戴姆勒与宝马之间是否也将上演并购大戏,此前两家厂商都证实正在商谈“深度合作”。

中国通用技术集团欧洲德玛斯有限公司总经理李克全向记者表示,德国汽车产业深度调整的一个重要解决方案就是面向东方市场,这意味着德国汽车企业与中国的关系必然越来越紧密。

日本汽车业

产销下降远不及利润跳水来得剧烈

盘点2008年的日本汽车产业,各大巨头年初雄心勃勃的计划被始料未及的一场全球性金融危机打了个措手不及。近年来发展势头良好的日本汽车企业今年将被迫面对生产销售双双下降,利润大幅缩水的局面。

截至今年10月底,日本国内汽车生产和出口的形势仍然保持了增长。日本汽车工业会的数据显示,今年1-10月,日本汽车企业的国内产量达到998.39万辆,同比增长4.5%;同期的出口量为581.3万辆,同比增长9.4%。而1-6月日本车商的海外产量也达到了623万辆,同比增长6.8%。

销售方面,日本国内市场继续保持近年的低迷完全在意料之中。日本汽车销售协会联合会的最新数据显示,1-11月包括微型车在内的共售出新车477.5万辆,与去年同期的水平相比下滑了4.2%。

金融危机全面爆发后,主要发达国家经济陷入衰退,汽车市场需求迅速大幅下降,直

接影响了近年来发展势头良好的日本汽车企业。此外,严重依赖海外市场的日本汽车业同时还受到日元升值挤压。目前日元对美元的汇率已由去年夏天的120日元兑换1美元一路走高到90日元兑换1美元水平。在全球经济减速的大背景下,日元持续大幅升值对出口导向型的日本汽车制造业可谓雪上加霜。受上述因素影响,日本汽车在北美和欧洲市场的销量出现巨大滑坡,在亚洲新兴市场国家也面临增速下降的局面,让日本汽车企业遭受始料未及的沉重打击。

据最新的统计数据,11月份日本八大车商全球产量无一例外均低于去年同期水平。丰田公司11月份全球产量同比下降26.6%,创1988年以来的最大降幅。同时,丰田集团的全球销量也同比下滑21.8%,是2000年1月有可比数据以来的单月最大跌幅。日产公司11月份产量同比减少了33.7%,创下自1984年开始此项统计以来的历史最大降幅。

接近年底,各大车商相继大幅下调全年利润预期。日本最大汽车企业丰田公司12月22日的最新报告称,虽然最终还有微乎其微的利润,但公司本财年将出现1941年以来首次营业亏损,亏损额高达1500亿日元。其他两大汽车巨头本田和日产也都预期本财年的利润将大幅下降。

综观日本各大汽车制造商的现状,一个共同特点是,生产和销售的下降幅度远远不及利润大幅跳水来得那么剧烈。

一方面,近年来消费者逐渐疏远大排量、豪华型汽车,使日本车商被迫进行了产品结构的转型——以销售车体轻、油耗少的低利润产品为主,使日本的汽车制造已越来越成为一个低利润的产业,低利润销售已经成为车商拓展市场的重要战略之一。另一方面,日元的大幅升值,以及为了削减库存被迫进行的降价、让利、零利率车贷等促销手段又进一步挤压了汽车厂商的盈利空间。

中国汽车业

产业振兴计划有望明年1月实施

金融危机对我国汽车工业造成了很大影响。11月份汽车销售量下降14.6%。来自中国汽车工业协会的数据显示,国内19家重点汽车企业前11个月共计实现利润630.27亿元,同比增长7.4%;但与1月至9月相比,1月至11月的利润水平锐减了9.63%。10家企业利润同比下滑,2家企业出现亏损。

记者日前获悉,发改委正在积极酝酿汽车业振兴规划,规划将在本周内上报到国务院,如果一切顺利获得批准,汽车业振兴规划拟于明年1月初开始正式实施。另有知情人士透露,工信部近期也在酝酿救市动作,将提供旧车置换、鼓励业内兼并重组以及提供低息贷款等扶持措施。

而来自国家信息中心经济咨询中心的相关知情人士对记者表示,汽车业振兴规划的部分相关政策已出,如燃油税,但振兴规划还包括其他两部分重要内容:首先,保持汽车市场的稳定增长;其次,促进汽车产业结构调整,推进节能汽车的发展。在节能这块的扶持措施也分为两块,第一,是对低油耗、燃油经济性较高的车型进行鼓励;第二,对于新能源汽车,主要是电动车的发展进行扶植。

据该人士介绍,在节能汽车的鼓励措施上,从消费者角度出发,将会出台鼓励消费的措施,例如减免购置税;而在企业层面,将对汽车厂商的技术研发提供配套资金进行扶植,而该扶持资金将由科技部提供。

对于工信部酝酿的鼓励兼并重组以及提供低息贷款等扶持措施,全国乘用车副秘书长崔东树对记者表示,这对汽车业来说是好事情,而行业中最有可能发生兼并重组的将以自主品牌为主,商用车也很多。“最先被国家鼓励的是昌河、哈飞这样的国有微车企业。”

业内人士称,相比美国政府对底特律汽车的“拯救行为”,中国政府出手明显快了很多。汽车救市已经箭在弦上,而整个汽车业内对振兴计划都抱有非常期待态度,车市可能也因此将提前回暖。

记者了解到,早在12月初,厂商的代表全国乘用车信息联席会、经销商的代表中国汽车流通协会已经相继“上书”国家相关部门,力陈中国汽车市场急需救市的紧迫性和必要性。

本版撰文 新华社记者 刘海燕 刘洪 郇公弟 刘春燕 快报记者 宦璐 吴琼

瑞星2009

- ☑ 瑞星杀毒软件2009版
- ☑ 瑞星个人防火墙2009版
- ☑ 瑞星卡卡上网安全助手
- ☑ 瑞星账号保险柜

全新上市

电话:025-84711095/84724522